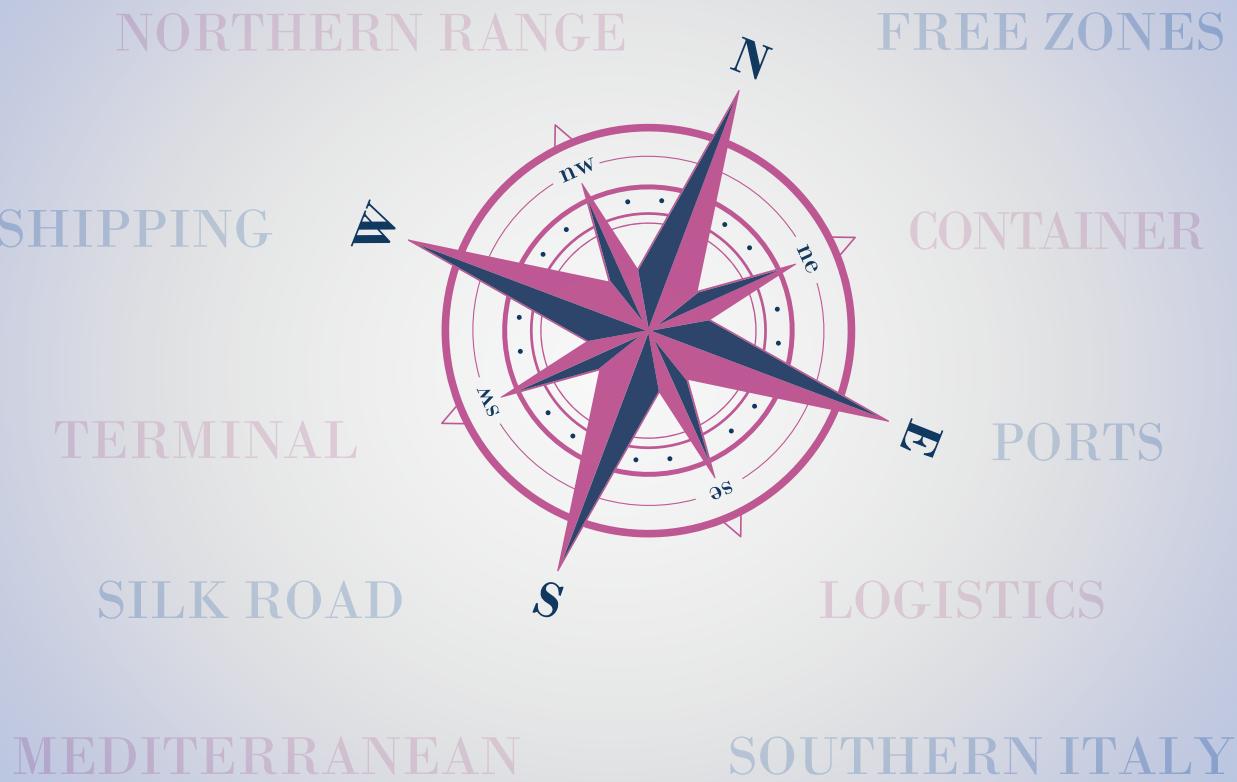


Italian Maritime Economy

Cina, corridoi energetici, porti e nuove rotte:
geomappe di un Mediterraneo che cambia

5° Rapporto Annuale

2018





ITALIAN MARITIME ECONOMY

**Cina, corridoi energetici, porti e nuove rotte:
geomappe di un Mediterraneo che cambia**

Rapporto Annuale 2018

GIANNINI EDITORE

Le analisi contenute nel Rapporto rappresentano i risultati di uno specifico progetto di SRM e non hanno la pretesa di essere esaustivi, inoltre non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l'opinione dei nostri Soci fondatori ed ordinari.

La ricerca ha finalità esclusivamente conoscitiva ed informativa, e non costituisce, ad alcun effetto, un parere, un suggerimento di investimento, un giudizio su aziende o persone citate.

Tutte le interviste realizzate nei casi studio, i cui testi sono stati regolarmente approvati dai protagonisti, sono curate da SRM che non è in alcun modo responsabile dei fatti, delle opinioni, delle notizie e dei dati menzionati, così come nel caso dei capitoli non elaborati direttamente.

La riproduzione fedele del testo, anche parziale, non può essere effettuata senza l'autorizzazione di SRM. È consentito l'uso della ricerca e delle informazioni in essa contenute ai fini di studio ed approfondimento di settore, citando regolarmente la fonte.

Le illustrazioni e le infografiche presenti nello studio sono da intendersi come immagini e non come mappe, per cui l'equivalenza delle aree e dei confini potrebbe non essere rispettata.

Pubblicazione aggiornata con dati e informazioni disponibili ad aprile 2018.

Graphic & Editorial Design: Marina RIPOLI

ISBN: 978-88-7431-929-9

© 2018 Giannini Editore
Napoli - via Cisterna dell'Olio, 6/b
www.gianninispa.it

“Il mare unisce i paesi che separa”

Alexander Pope

Ricerca realizzata da



GLI AUTORI

(cfr. pag. 251, Notizie sugli autori)

Direttore della ricerca:

Massimo DEANDREIS

Responsabile dell'Area di Ricerca

Maritime & Mediterranean Economy:

Alessandro PANARO

Team della ricerca:

Olimpia FERRARA (Coordinatore), Michele ACCIARO, Anna Arianna BUONFANTI,
Riccardo FUOCHI, Ju-Hyeoun KIM, Mario MIGLIORE, Sergio PRETE,
Dario RUGGIERO, Wang RUOFAN, Pietro SPIRITO, Guo SHENGTONG,
Lars STEMMLER, Guo XIAOYI, Xu KAI.

Il Capitolo II del Rapporto “La caratterizzazione energetico-geomatica dei corridoi energetici marini nell’analisi della sicurezza energetica. Un caso studio: l’LNG dal Qatar” è stato curato dal Dipartimento Energia del Politecnico di Torino; gli autori sono: Ettore Francesco BOMPARD, Francesco PROFUMO, Giulia CRESPI, Daniele GROSSO, con la collaborazione di Piero BOCCARDO del Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio del Politecnico di Torino.

RINGRAZIAMENTI E NOTE

Il Rapporto Annuale *Italian Maritime Economy 2018* rientra in un ampio progetto di ricerca realizzato da SRM denominato “Osservatorio Permanente sull’Economia dei Trasporti Marittimi e la Logistica” che ha generato il portale web specializzato (www.srm-maritimeconomy.com). Esso ha l’obiettivo di monitorare e analizzare le dinamiche e l’impatto economico del settore sull’economia del Paese in una visione europea e mediterranea.

Si ringraziano, tutti i **partner sostenitori** del progetto: Assoporti, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Confetra, Contship Italia, Federagenti, Grimaldi Group, Lotras, Unione Industriali Napoli.

Un ringraziamento particolare al BANCO DI NAPOLI per aver collaborato in sede di presentazione e diffusione dei risultati della ricerca. Si ringraziano al riguardo il Presidente Maurizio BARRACCO e il Direttore Generale Francesco GUIDO. Si ringrazia inoltre il *Desk Shipping* di Mediocredito Italiano per la partecipazione attiva al progetto di ricerca.

Si ringraziano, inoltre, le banche e le divisioni del Gruppo INTESA SANPAOLO per la collaborazione nella fase di acquisizione delle informazioni e di diffusione dei risultati della ricerca.

Un particolare ringraziamento a: Gian Enzo DUCI e Michele PAPPALARDO (Presidente e Consigliere Federagenti), Ambrogio PREZIOSO (Presidente Unione Industriali Napoli), Michele LIGNOLA (Direttore Generale Unione Industriali Napoli), Francesco TAVASSI (Presidente Sezione Logistica, Intermodalità e Trasporti, Unione Industriali Napoli), Paul KYPRIANOU (Direttore Relazioni Esterne Grimaldi Group), Sergio PRETE (Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio), Ivano RUSSO (Direttore Generale Confetra), Daniele TESTI (Marketing & Corporate Director Contship Italia), Zeno D’AGOSTINO (Presidente Assoporti), Armando DE GIROLAMO (Amministratore Unico Lotras), Pietro SPIRITO (Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale), Massimo DEIANA e Natale DITEL (Presidente e Segretario Generale Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna).

Si ringraziano per la collaborazione i due partner di SRM nell’ambito della Global Shipping Think Tank Alliance: SHANGHAI INTERNATIONAL SHIPPING INSTITUTE e KOREA MARITIME INSTITUTE, autori di due saggi del Rapporto.

Si ringrazia il POLITECNICO DI TORINO per la collaborazione attiva fornita per la realizzazione del progetto di ricerca in particolare per la realizzazione del caso studio dell’LNG dal Qatar.

Si ringraziano i Proff. Enrico FARDELLA e Andrea GHISELLI del T-Way (Torino World Affairs Institute) per il supporto fornito favorendo le relazioni con il centro studi della COSCO che ha realizzato una monografia per il presente volume.

La realizzazione del lavoro è stata resa possibile grazie a tre importanti **missioni scientifiche** svolte da SRM che hanno consentito, oltre che di stipulare accordi con prestigiose entità di ricerca, di reperire dati, informazioni e documenti che hanno fornito considerevole valore aggiunto alla pubblicazione.

Durante le missioni si è avuto modo di comprendere attraverso le visite agli scali locali i modelli portuali e i fenomeni marittimi più interessanti che stanno interessando i porti nordeuropei, del Mediterraneo e dell'Estremo Oriente.

La prima missione si è tenuta a Brema in Germania nel mese di febbraio 2018 e al riguardo un particolare ringraziamento va alla KLU - Kühne Logistics University per tutto il supporto fornito ai ricercatori di SRM. Si ringrazia in particolare il Prof. Michele ACCIARO per il notevole sforzo organizzativo effettuato nella fase delle interviste e nella fase di preparazione della Missione.

Per le interviste realizzate ringraziamo: Lars STEMMLER e Uwe WILL di bremenports, Burkhard LEMPER e Sonke MAATSCH dell'ISL-Institute of Shipping Economics and Logistics, e Iven KRAMER, Ministry of Economics Labour and Ports, free Hanseatic City of Bremen.

La seconda missione si è tenuta a Singapore nel mese di marzo 2018 e al riguardo un particolare ringraziamento va a Timothy COSULICH dell'azienda Fratelli Cosulich e a Federico DONATO, Presidente dell'Italchamber di Singapore per tutto il supporto fornito ai ricercatori di SRM nell'organizzazione delle visite e delle interviste a valere sulla missione.

Per le interviste realizzate ringraziamo: Raffaele LANGELLA, Ambasciatore d'Italia a Singapore, Chio Kiat OW, Ambasciatore di Singapore in Italia, Simon NEO, Regional Manager IBIA-International Bunker Industry Association, e Stephen GIRVIN, Director Centre for Maritime Law National University of Singapore.

Un ringraziamento particolare a PSA: Ong Kim PONG, Regional CEO Southeast Asia, Ho Ghim SIEW, Head Group Commercial & Group Strategy, e Rosalind CHUA, Assistant Vice President Group Commercial & Group Strategy. Si ringrazia, inoltre, INTESA SANPAOLO SINGAPORE BRANCH, Meghraj SHAH, General Manager, e Matteo RICCI, Relationship Manager, per la collaborazione fornita.

La terza missione si è tenuta a Malta nel mese di aprile 2018 ed al riguardo un particolare ringraziamento va al International Propeller Club con particolare riferimento al Presidente nazionale Italia, Umberto MASUCCI, e al Direttore di Medsea Shipping Agency, Michael CALLUS, per il supporto fondamentale fornito alla totale riuscita della Missione nel corso della quale si è effettuata visita al Porto di Marsaxlokk.

Il presente lavoro è integrato da una serie di Geomappe tematiche sulle rotte navali che hanno consentito di perfezionare le analisi e le informazioni del Rapporto. Tali materiali sono stati realizzati grazie alla collaborazione con la società ITHACA ed al riguardo un ringraziamento va al Prof. Piero BOCCARDO, ad Andrea AJMAR ed a Cristina MONACO per l'importante collaborazione fornita.

Si ringraziano, infine, tutte le Autorità Portuali italiane ed estere che hanno fornito i dati di traffico aggiornati.

Un ringraziamento per la collaborazione: Fiorinda CORRADINO (Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale), Tiziana MURGIA (Assoporti), Teresa PUGLIESE (Mediocredito Italiano), Paola RUSSO (Unione Industriali Napoli), Felicetta STANCO (Unione Industriali Napoli).

| | |
|------------|----|
| PREFAZIONE | 13 |
|------------|----|

| | |
|--------------|----|
| INTRODUZIONE | 15 |
|--------------|----|

PRIMA PARTE

GLI SCENARI ECONOMICI E COMPETITIVI DEI TRASPORTI MARITTIMI

CAPITOLO I – LO SCENARIO DEI TRASPORTI MARITTIMI. LA PORTUALITÀ ITALIANA NELLE SFIDE DELLO SHIPPING GLOBALE

| | |
|--|----|
| 1. Gli scenari macroeconomici ed evoluzione del traffico merci | 23 |
| 2. Il trasporto marittimo: caratteristiche della domanda e dell'offerta di settore | 24 |
| 3. I traffici containerizzati: trend e struttura | 28 |
| 4. Lo sviluppo dei traffici convenzionali: merci varie e rotabili | 33 |
| 5. I traffici di rinfuse liquide | 35 |
| 6. I traffici di rinfuse solide | 38 |
| 7. L'Italia nello scenario marittimo mondiale. Il profilo di un Paese che vuole agganciarsi alla ripresa | 39 |
| 8. Conclusioni | 46 |
| Focus. I grandi flussi energetici: analisi dei grandi canali e il trasporto marittimo delle liquid bulk | 48 |

CAPITOLO II – LA CARATTERIZZAZIONE ENERGETICO-GEOMATICA DEI CORRIDOI ENERGETICI MARINI NELL'ANALISI DELLA SICUREZZA ENERGETICA. UN CASO STUDIO: L'LNG DAL QATAR

| | |
|--|----|
| 1. Lo scenario energetico nazionale | 61 |
| 2. I fronti della sicurezza energetica | 61 |
| 3. I corridoi marittimi italiani | 62 |
| 4. La caratterizzazione di un corridoio energetico marittimo | 65 |
| 5. Caso studio: i corridoi marittimi per l'LNG dal Qatar | 67 |

CAPITOLO III – IL FUTURO DEI SISTEMI PORTUALI NEL MEDITERRANEO E I PORTI DELLA CAMPANIA

| | |
|---|----|
| 1. I mutamenti dell'orizzonte mediterraneo | 71 |
| 2. Il ruolo dei porti di Napoli e Salerno nello scenario mediterraneo | 74 |
| 3. Il disegno strategico cinese verso il Mediterraneo | 76 |
| 4. Il deficit di politiche europee per il Mediterraneo | 79 |

| | |
|---|----|
| 5. Il ruolo potenziale delle Zone Economiche Speciali (ZES) | 81 |
| 6. La prospettiva mediterranea del Mezzogiorno | 84 |

CAPITOLO IV – LA PORTUALITÀ DEL MEZZOGIORNO: EVOLUZIONE NORMATIVA E FUNZIONALE

| | |
|---|----|
| 1. I principali trend di sviluppo | 87 |
| 2. Un riposizionamento strategico che parte dal mare | 88 |
| 3. Dove si gioca la competitività dei sistemi portuali | 88 |
| 4. La vista da Bruxelles della portualità europea e italiana | 89 |
| 5. La programmazione strategica nazionale dei porti in Italia | 90 |
| 6. La nuova governance e le Autorità di sistema portuale | 91 |
| 7. L'andamento dei traffici post riforma portuale | 92 |
| 8. La portualità del Mezzogiorno può giocare un ruolo di protagonista? | 95 |
| 9. Lo sviluppo dei traffici è e rimane obiettivo primario | 96 |
| 10. Le Aree Logistiche Integrate come sintesi di progettualità e strategie di sviluppo | 97 |
| 11. Le Zone Economiche Speciali rilanciano competitività e attrattività dei porti del Sud | 98 |

CAPITOLO V – MARITIME SUSTAINABLE DEVELOPMENT IN THE HIGH NORTH: GREEN FINANCE, ALTERNATIVE FUELS AND THE NORTHERN SEA-ROUTE

| | |
|--|-----|
| 1. Foreword | 103 |
| 2. The external effects of maritime transport | 103 |
| 3. The tension between public and private interests in ports | 105 |
| 4. Drivers for sustainability in ports | 108 |
| 5. Shifting global trends | 110 |
| 6. Sustainable port concepts | 115 |
| 7. The Finnafjord Port Project | 117 |
| 8. Conclusions | 119 |

CAPITOLO VI – IL SETTORE CROCIERISTICO: RISULTATI DI UN'ANALISI DEI FLUSSI E RIFLESSI SULLA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA NAPOLI

| | |
|---|-----|
| 1. Premessa | 121 |
| 2. Rassegna di studi sul mercato crocieristico | 123 |
| 3. Metodi e fonti statistiche | 124 |
| 4. Movimenti turistici a Napoli | 126 |
| 5. Analisi dei movimenti crocieristici del Mediterraneo, cenni | 129 |
| 6. Aspetti esplicativi dei movimenti pax nel Terminal di Napoli | 132 |
| 7. Conclusioni | 137 |

SECONDA PARTE

FOCUS FAR EAST: LA VIA DELLA SETA, MODELLI PORTUALI, SHIPPING E LE NUOVE ROTTE DEI CONTAINER

CAPITOLO VII – STATUS AND TREND OF THE GLOBAL SHIPPING FINANCE FOCUSING ON EUROPE, CHINA, AND SOUTH KOREA

| | |
|--|-----|
| 1. Foreword: the importance of Shipping finance in shipping industry | 141 |
| 2. Introduction to global shipping finance | 141 |
| 3. Status and trends of the shipping finance in major shipping countries | 144 |
| 4. Conclusions | 154 |
| Appendix | 155 |

CAPITOLO VIII – BIG DATA-BASED ANALYSIS REPORT ON WORLD'S TOP CONTAINER SHIPPING ROUTES AND SHIP TYPES

| | |
|--|-----|
| 1. Overview of top container shipping routes in the world | 157 |
| 2. Performance of ship types on shipping routes in the world | 164 |

CAPITOLO IX – LA VIA DELLA SETA: LO STATO DELL'ARTE, GLI INVESTIMENTI IN INFRASTRUTTURE E LE OPPORTUNITÀ DI UN GRANDE PROGETTO DI SVILUPPO

| | |
|---|-----|
| 1. Dall'OBOR alla BRI: le principali caratteristiche del progetto | 181 |
| 2. L'economia dei paesi BRI | 182 |
| 3. Gli IDE nei paesi BRI: alcuni numeri | 185 |
| 4. Il commercio estero | 187 |
| 5. Il ruolo dell'Italia: il commercio bilaterale con i paesi BRI | 190 |
| 6. Focus: gli investimenti in infrastrutture sulla BRI nel mondo | 192 |
| Appendice | 205 |

CAPITOLO X – THE BELT & ROAD INITIATIVE AND THE ROLE THAT MEDITERRANEAN REGION SHOULD PLAY

| | |
|---|-----|
| 1. Foreward: the Belt & Road Initiative and its major achievements | 207 |
| 2. The B&R has great potential to promote investment and trade growth | 208 |
| 3. The role of Mediterranean region in the B&R Initiative | 210 |
| 4. Hinterland of the Mediterranean: Central and Eastern European countries | 214 |
| 5. Piraeus Port: gate of the 16 CEE countries | 216 |
| 6. Conclusion: the Mediterranean is both a destination and a transit hub for the B&R Initiative | 221 |

CAPITOLO XI – SINGAPORE MARITIME CLUSTER

| | |
|---|-----|
| 1. Foreword | 223 |
| 2. An overview on main data of Singapore | 223 |
| 3. Maritime traffic and port sector of Singapore | 225 |
| 4. Main strategies of Singapore to remain a global maritime hub: a strategic position, transhipment, an advanced technology system, megaships accommodation and bunkering | 226 |
| 5. Singapore Maritime cluster: the key role of Terminal Operator PSA International | 227 |
| 6. Port, infrastructures and services: the role of PSA Singapore | 231 |
| 7. The next investment: the mega-port of Tuas | 233 |
| 8. Relations between Italy and Singapore | 235 |
| 9. Conclusions | 237 |
| | |
| BIBLIOGRAFIA | 239 |
| | |
| NOTE SUGLI AUTORI | 251 |

Il Rapporto Annuale “Italian Maritime Economy” è giunto alla sua quinta edizione. La pubblicazione ha avuto un percorso di crescita rilevante in questi cinque anni, fino a giungere alla composizione di un gruppo di lavoro internazionale che ha visto la partecipazione di “writers” tedeschi, cinesi, della Corea del Sud e ovviamente italiani, appartenenti a prestigiosi centri di ricerca di varie regioni del nostro Paese.

Questo è motivo di orgoglio per SRM che, istituendo un network di primo livello, ha portato il volume ad avere saggi che rappresentano correnti di pensiero, interpretazioni ed elaborazioni originali e variegate, con il coinvolgimento di autori non solo del mondo della ricerca ma anche del panorama degli operatori.

Nella ricerca, infatti, sono ospitati lavori dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (che coinvolge i porti di Napoli, Salerno e Castellammare) e del Mar Ionio (Taranto), nonché del Direttore dei progetti internazionali del grande scalo di Brema, uno dei colossi portuali del Nord Europa.

Queste persone ci accompagnano nel nostro percorso di crescita, offrendo analisi e stimoli di riflessione, e permettendo ai nostri ricercatori di realizzare importanti missioni scientifiche durante le quali apprendere modelli portuali, rotte di traffico, problematiche e fenomeni marittimi nascenti e in atto.

Ormai è questo un prodotto che offre agli operatori del settore – siano essi accademici, associazioni di categoria, imprese, infrastrutture – spunti di lavoro, dati, statistiche e analisi sempre attuali e aggiornate, cosa di non poco conto nel panorama marittimo internazionale che ha sempre “fame” di buona conoscenza.

L’Osservatorio di SRM, dunque, prosegue nelle sue attività sempre monitorando con attenzione le dinamiche e i fenomeni che vanno caratterizzando il Mediterraneo nello scenario marittimo globale. E molti di questi, positivi e negativi, sono accaduti proprio nel 2017 e agli inizi del 2018: l’incalzare ulteriore del gigantismo navale, gli investimenti cinesi a valere sul grande progetto Belt & Road Initiative, l’evoluzione di modelli portuali verso frontiere di innovazione e verso politiche sempre più spinte rivolte ad attirare investimenti, la nascita delle ZES, Zone Economiche Speciali.

Queste ultime, in particolare, recentemente introdotte, hanno assegnato ai porti italiani una grande opportunità di sviluppo consentendo di avere a disposizione un’arma in più per attirare imprese e rendere più appetibile le aree portuali e retroportuali. Molti porti del Mediterraneo, marocchini, turchi, egiziani, hanno disegnato il loro sviluppo su Zone Economiche Speciali strutturate, che hanno favorito insediamenti manifatturieri di multinazionali che hanno dato agli scali nuovo e più inteso traffico in import ed export.

Al di là di questi fenomeni, il Mediterraneo va acquistando sempre più valenza strategica. Le elaborazioni di SRM, effettuate con metodologie di georilevazione, mostrano come, negli ultimi 5 anni, la presenza di navi container nel Mare Nostrum sia aumentata del 24% e di come i grandi carrier varchino sempre più spesso il Canale di Suez, che ha registrato nell’ultimo anno una crescita dell’11% rispetto al 2016.

SRM, come è nel suo stile di ricerca, ha verificato sul campo cosa si nasconde dietro le statistiche, i dati che spesso leggiamo su questo grande tema. Solo andando “nel” territorio si riesce ad avere piena contezza della dimensione di un fenomeno.

I ricercatori si sono recati in Germania, in Cina, in Corea del Sud, a Singapore, a Malta per osservare e analizzare i risvolti più interessanti e diversi della portualità di questi paesi, arricchendo il volume con un know-how di storie di vita vissuta.

La riforma portuale ha rappresentato un significativo passo avanti ma occorre fare di più, il processo è avviato e occorre portarlo a termine quanto prima poiché la nostra competitività logistico-marittima deve essere guidata verso livelli di eccellenza.

Non dobbiamo mai dimenticare che siamo un Paese marittimo da sempre, che siamo al centro del Mediterraneo con un posizionamento geografico invidiabile e che i nostri porti e il settore armatoriale, rappresentano ancora uno dei simboli economici dell'Italia.

Abbiamo un import-export marittimo che è di oltre 240 miliardi di euro, abbiamo oltrepassato il mezzo miliardo di tonnellate di merci movimentate all'anno e siamo ancora primi nel settore dello Short Sea Shipping nel Mediterraneo, e potremmo elencare altri numeri. E quello che vale per l'Italia, vale ancora di più per il Mezzogiorno che in questi numeri ha ampia rappresentatività.

Investimenti in infrastrutture, intermodalità e sviluppo del capitale umano – puntando sul mare – sono tre principi sui quali il nostro Paese deve lavorare per sfruttare appieno la favorevole posizione geografica e le capacità intellettuali.

Quest'ultimo Rapporto ha altresì aperto ad una nuova frontiera: l'Energia. Un ringraziamento per questo vorrei farlo al gruppo di lavoro del Dipartimento Energia del Politecnico di Torino che collabora con SRM. L'argomento rappresenta, anche con una visione marittima, un tema strategico che il Report approfondisce con dovizia di particolari, atteso che i nostri porti sono un'importante piattaforma energetica mondiale.

Il nostro Osservatorio è cresciuto ancora e ne sono dimostrazione i numerosi partner che partecipano al progetto di ricerca.

L'ambizione è che l'Osservatorio, possa sempre più diventare un punto di riferimento per gli operatori, le istituzioni, le associazioni di categoria e naturalmente per il mondo bancario – di cui SRM è espressione – fornendo spunti, analisi e riflessioni che contribuiscano a far capire quanto è grande e importante questo settore per l'Italia. Sempre con un Mezzogiorno protagonista.

Paolo SCUDIERI

Obiettivi e struttura del Rapporto Annuale

Il Rapporto *Italian Maritime Economy*, uno dei prodotti di ricerca di punta dell’Osservatorio sui Trasporti e la Logistica di SRM, è giunto alla sua quinta edizione e il numero di quest’anno si fonda su quattro pilastri.

Il primo, dalla natura ormai consolidata, che intende fornire uno spaccato sui principali dati del settore da un punto di vista nazionale e internazionale, dalle analisi del traffico portuale a quelle dei passaggi dei grandi canali, dalla flotta ai trend fino alle previsioni inerenti l’economia marittima globale.

Il secondo, prosegue la scia di un argomento che SRM segue con grande attenzione, rappresentato dagli investimenti portuali e logistici della Cina nel Mediterraneo, nel Medio Oriente e nel Nord Europa. Da tempo SRM sta mappando questo fenomeno complesso e dai mille risvolti; esso sta insistendo ancora nel *Mare Nostrum* e nel Mare del Nord e verosimilmente proseguirà ancora per lungo tempo, visto l’ingente piano di investimenti infrastrutturali che il Dragone ha posto in essere per raggiungere gli obiettivi del Master Plan denominato *Belt & Road Initiative* che prevede la realizzazione di una via marittima e una via terrestre-ferroviaria. Esse consentiranno alla Cina di espandere i rapporti commerciali verso Europa e Asia attraverso la realizzazione e/o il potenziamento di infrastrutture di trasporto di ogni tipo. È crescente il dibattito su questo tema e sul fatto che una presenza così forte di un Paese così forte possa essere un rischio o un’opportunità per l’Italia e i suoi scali.

Il terzo pilastro è rappresentato dai corridoi energetici, uno dei nuovi argomenti che viene proposto quest’anno. I porti del nostro Paese rappresentano una vera e propria piattaforma energetica al servizio del continente e dell’intero Mediterraneo. Si pensi che nel 2017 il traffico delle rinfuse liquide degli scali italiani, ha sfiorato 200 milioni di tonnellate (37,5% del totale traffico merci) con un aumento del 3,3% sul 2016. I porti meridionali rappresentano il 47,4% del Paese per questo tipo di traffico. A corredo di questa osservazione va segnalato il nuovo, prepotente, avvento dei nuovi combustibili per le navi come ad esempio il GNL; molte megaship negli *orderbook* sono state commissionate con propellente di questo tipo.

Il quarto pilastro è rappresentato dalle esperienze sul territorio che i ricercatori di SRM continuamente trasferiscono nel Rapporto. Già dalla fine del 2017 ci siamo recati in Paesi dove sono stati progettati/effettuati importanti investimenti portuali e marittimi per avere una percezione più dettagliata delle operazioni che avranno risvolti sull’economia globale. Le missioni si sono svolte a Hong Kong, Singapore, Brema (Germania) e Malta e hanno avuto l’obiettivo di analizzare i modelli portuali e logistici dei vari Paesi, i comportamenti strategici degli scali in relazione ai fenomeni marittimi ed economici che stanno verificandosi e, non ultime, proprio le iniziative che stanno nascendo per accogliere nuove rotte e nuovi traffici. A titolo di esempio, la visita ad Hong Kong ci ha permesso non solo di visitare il porto e comprenderne la funzionalità e l’operatività, ma anche di visionare la Free Zone di Shenzhen, nella Cina Sud-orientale, una delle più grandi e fiorenti del mondo.

Nel Porto di Singapore, abbiamo potuto constatare che è in fase di realizzazione un nuovo terminal nella località di Tuas che consentirà di accogliere 65 milioni di TEU, segno della convinzione da parte del Governo locale che lo stretto di Malacca continuerà ad avere una grande centralità nei traffici futuri. Brema nel Northern Range sta potenziando l'area Ro-Ro e Container per cercare di accrescere la sua competitività in ambito nordeuropeo. Infine, il Porto di Marsaxlokk a Malta sta pensando di allargare e rafforzare il suo ruolo di hub di transhipment nel centro del Mediterraneo.

La *Maritime Economy* diventa così un argomento importante non solo per numerosità e operatività delle imprese che vi operano, ma anche per le infrastrutture e la mole di investimenti, e perché continua a caratterizzare il panorama geoeconomico globale.

Ma questo non è l'unico fenomeno di cui la ricerca dà conto. Vi sono infatti anche altri importanti accadimenti che stanno caratterizzando l'economia globale e che avranno riflessi anche sul Mediterraneo e quindi sulla portualità italiana. Uno di questi è rappresentato dall'inarrestabile crescita della dimensione delle navi: nel 2019 saranno 118 le nuove mega portacontainer di dimensione 10-23mila TEU a solcare i mari, 47 delle quali nella fascia 18-23 mila. Ne deriva che gli scenari competitivi, almeno nel settore container, vanno sempre più verso la direzione di porti e terminal che hanno o avranno attrezzature e banchine capaci di accogliere naviglio di questa dimensione.

SRM, inoltre, continua a monitorare la dinamica di Suez e Panama. I due canali, come era prevedibile, hanno impattato sulle direttive di traffico mostrando crescite impressionanti. Solo a titolo di esempio, il canale egiziano ha visto il passaggio nel 2017 di oltre 900 milioni di tonnellate di merci con un +11% sul 2016, avallando le previsioni che SRM aveva fatto tempo addietro. Cresce il Mediterraneo, crescono i passaggi da Suez.

Il Rapporto guarda con attenzione anche al traffico *Shortsea* che rappresenta una delle nostre eccellenze assolute. L'Italia ha una quota di mercato in questo traffico del 36% nel Mediterraneo. Il Ro-Ro in Italia (n.d.r. circa il 50% del traffico è realizzato nel Mezzogiorno), rimane un patrimonio del Paese che ha in questo comparto armatori di eccellenza con terminali in tutto il mondo e va sostenuto e stimolato proprio per non perdere quote di mercato anche in comparti dove abbiamo ormai un *know how* solido e riconosciuto.

“Portualità 5.0” è questa quindi la nuova chiave interpretativa che offre il Rapporto 2018, un porto moderno deve essere un passo avanti all’industria poiché deve servirla adeguatamente e con efficienza e deve anche saper dare un contributo alla crescita del territorio attraendo investimenti che creino occupazione ed economia.

Da questo nasce il nuovo paradigma *Portualità 5.0*, proprio perché ormai sono cinque le ruote della macchina portuale:

1. *La capacità che deve avere lo scalo di far crescere le imprese*: attraverso l’efficienza, infatti, esso deve saper garantire rapidità ai processi di internazionalizzazione, permettere alle navi di raggiungere destinazioni in tempi brevi fornendo servizi di prim’ordine e quindi diventare il motore dell’import-export di un Paese. SRM ha sempre presentato l’area MENA come un’opportunità per il nostro Sistema Paese in termini di incremento delle relazioni economiche, questo è possibile solo con un sistema marittimo di livello, atteso che circa l’80% dell’import-export che abbiamo con questi paesi avviene via mare.

2. *La capacità di stimolare la generazione e lo start-up delle imprese:* i modelli portuali, specie quelli nordeuropei, vanno sempre più disegnando scali che possano favorire non solo la crescita delle imprese in termini di business ma anche la vera e propria creazione di aziende. Port XL a Rotterdam è un esempio dei cosiddetti *Port Accelerator* rivolti a potenziare proprio la creazione di nuove imprese innovative che servono il porto in funzioni essenziali come ad esempio l'ambiente e la sicurezza.
3. *L'intermodalità:* questo potrebbe dirsi un concetto datato e da tempo auspicato ma che invece rimane sempre attuale in quanto in Italia, salvo casi di eccellenza, non abbiamo mai saputo generare, per una serie di motivazioni, un sistema intermodale che riesca a far sì che vi possa essere un'integrazione completa porto-interporto-strada-ferrovia. Insistere su questo punto può rappresentare la chiave di volta della nostra logistica.
4. *La collaborazione tra porto e mondo della ricerca economica:* uno scalo moderno deve conoscere le dinamiche del traffico e i fenomeni che lo circondano, non isolarsi e non cercare di attuare strategie slegate da quelle del Sistema Paese. Da tempo SRM supporta con l'aiuto dei propri partner tutto il sistema marittimo nella realizzazione di lavori e di ricerche che possono aumentare la comprensione e la scoperta di nuove frontiere di sviluppo e di come sta cambiando il Mediterraneo in termini commerciali.
5. *La capacità che ora deve avere il porto di assumere il ruolo di driver del territorio:* l'introduzione recente delle Zone Economiche Speciali nel nostro sistema normativo ha richiesto alla portualità lo sforzo di essere la colonna portante della connessione fondamentale che deve esservi tra industria e logistica. In questo modo lo scalo diviene catalizzatore dell'import-export del territorio e quindi uno dei principali motori dello sviluppo economico.

I porti italiani, dopo la difficile stagione derivante da una complessa riforma da definire, stanno cercando di trovare un nuovo impeto competitivo, le nuove presidenze stanno lavorando per poter disegnare e realizzare le nuove strategie verso cui direzionarsi, soprattutto individuando il ruolo che le nuove Autorità di Sistema Portuale vorranno giocare in tutto questo scenario. Occorre nuova linfa per i nostri porti, nuove coscenze che vadano nella direzione della logistica, nell'intermodalità, nella logica di essere uno strumento al servizio dell'industria e del turismo su cui gli operatori marittimi possano puntare a mani basse per svilupparsi.

In questo contesto il Mezzogiorno – che attiva il 50% circa del traffico portuale del Paese e che ha il suo commercio internazionale realizzato via mare per i 2/3 del totale – deve essere posto in una posizione di rilievo con investimenti e strategie adeguate. Il Sud dell'Italia ha una posizione che lo vede in prossimità del Canale di Suez e in linea con le principali rotte mondiali verso i mercati del Nord Europa e verso il Medio ed Estremo Oriente. Questo lascia ben riflettere circa il ruolo che può rivestire questo territorio in termini di crescita economica del Paese.

Ed è con tale *vision* che SRM vuole contribuire alla comprensione di questi fenomeni dalla natura complessa e articolata e in continua evoluzione. Il mondo del mare viaggia veloce, gli aspetti marittimo-economici vanno continuamente monitorati e con essi i grandi cambiamenti che possono comportare.

Il Rapporto, infatti, è solo, una parte dei numerosi approfondimenti, paper, interviste che l’Osservatorio realizza e che continuerà a realizzare per mantenere sempre viva l’attenzione verso il nostro settore Marittimo.

Il nostro Paese è al centro del Mediterraneo e deve quindi ora e in futuro porre in essere le giuste *policy* per affrontare le sfide competitive che questo propone; questo è il diktat che anima il nostro progetto di ricerca: monitorare e analizzare le dinamiche, le rotte, i progetti e i player che stanno sempre più guardando al Mare Nostrum come area di interesse strategico.

Anche per questa edizione del Rapporto, SRM ha operato in sinergia con centri studi nazionali e internazionali che hanno messo in campo specifico *know how* per arricchire e qualificare ulteriormente i contenuti dei saggi.

È il caso del partenariato con il *SISI-Shanghai International Shipping Institute* e il *KMI-Korea Maritime Institute*, autori di due saggi presenti nel volume, con cui è stato sottoscritto un accordo nel 2016 – insieme ad altri 11 centri di ricerca di Europa, Stati Uniti e dell’Estremo Oriente – volto a sviluppare analisi sul settore marittimo.

Dopo le esperienze di Shanghai e Seoul, il 2018 ha visto per la prima volta una sede europea per il meeting della *Global Shipping Think Tank Alliance* (nome dell’accordo), ospitato quest’anno proprio da SRM a Napoli.

Rapporti di collaborazione esistono anche con la *KLU-Kühne Logistics University* di Amburgo, con cui SRM ha una collaborazione ormai strutturata, autrice di un saggio con *bremenports*.

Va citato un altro accordo di grande importanza che SRM sta costruendo con il Dipartimento Energia del Politecnico di Torino, con cui si sta iniziando ad analizzare le nuove rotte energetiche mondiali. Il Politecnico ha un gruppo di lavoro specializzato in materia e saranno interessanti le sinergie che verranno poste in essere con noi su questi argomenti.

Quest’anno, segno di ulteriore gratificazione per il Rapporto, hanno partecipato al Gruppo di Lavoro anche le Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale e del Mar Ionio che, con due autorevoli saggi, hanno condiviso con noi il senso e i grandi messaggi che abbiamo voluto lanciare e che sono insiti nel titolo del volume, sempre rivolti a mostrare un Mediterraneo centrale e in crescita.

È fondamentale, in conclusione, per la nostra *policy* di ricerca, rimanere agganciati e fare sistema con centri di ricerca italiani e esteri ma anche con gli operatori stessi che possano completare con esperienze e testimonianze il Rapporto, rendendolo così sempre più un punto di riferimento del settore dei porti e dello shipping.

Per quanto riguarda la struttura del Rapporto, in sintesi ne riportiamo i contenuti.

Il primo capitolo è l’analisi di scenario con i più importanti dati economici, il traffico portuale internazionale e nazionale con il dettaglio dei porti, i transiti dei canali, la flotta, lo *ShortSea* e il focus sul traffico “oil”.

Il secondo, elaborato dal Dipartimento Energia del Politecnico di Torino, è focalizzato sui corridoi energetici marini con il caso studio di Ras Laffan in Qatar.

A seguire il terzo capitolo elaborato dall’Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centrale con analisi e riflessioni sul futuro dei sistemi portuali nel Mediterraneo e i porti della Campania.

L'analisi nel quarto capitolo curata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio riguarda «la portualità del Mezzogiorno: evoluzione normativa e funzionale» con un focus sui porti italiani e le analisi delle rotte e del traffico.

Nel quinto capitolo la KLU di Amburgo, insieme a bremenports, analizza i risvolti della nuova rotta artica con le prospettive future in tal senso.

A concludere la prima parte un'analisi del settore crociere con un'attenzione sullo scalo napoletano, uno dei principali porti del Paese con questa tipologia di traffico.

La seconda parte, monografica, è dedicata al Far East analizzato da diverse angolature meglio esplicitate dal titolo dei capitoli stessi indicati nell'indice del volume.

Concludiamo la presentazione del volume con un ringraziamento ai ricercatori di SRM e ai partner del progetto che credono in noi, in quest'avventura che abbiamo intrapreso e a tutti gli autori dei saggi che hanno contribuito a dare valore aggiunto alla ricerca.

Augurandoci di aver dato un fattivo supporto a quanti sono convinti che lo sviluppo dell'economia dei trasporti marittimi e della logistica sia una priorità per il nostro Sistema Paese. La sfida è ancora aperta.

Massimo DEANDREIS



Via Toledo, 177 | 80134 Napoli, Italia
Tel. +39 081 7913758-61 | Fax +39 081 7913817
comunicazione@sr-m.it | www.sr-m.it

Presidente: Paolo Scudieri

Direttore Generale: Massimo Deandreas

Consiglio Direttivo: Gregorio De Felice, Elena Flor, Piero Gastaldo, Francesco Guido, Stefano Lucchini, Pierluigi Monceri, Marco Musella

SRM si avvale di un Comitato Scientifico composto da docenti universitari ed esperti in materia. La composizione del Comitato Scientifico è pubblicata sul sito web www.sr-m.it

Collegio dei Revisori: Danilo Intreccialagli (presidente), Giovanni Maria Dal Negro, Lucio Palopoli

Organismo di Vigilanza (art.6 D.Lgs. 231/01): Gian Maria Dal Negro
Comitato Etico (art.6 D.Lgs. 231/01): Lucio Palopoli

AZIENDA CON SISTEMA
DI GESTIONE QUALITÀ
CERTIFICATO DA DNV GL
= ISO 9001 =

SRM adotta un Sistema di Gestione per la Qualità in conformità alle Normative UNI EN ISO 9001 in Progettazione e realizzazione di studi, ricerche convegni e seminari in ambito economico/finanziario del Mezzogiorno, del Mediterraneo e Marittime; sviluppo editoriale e gestione della produzione di periodici in ambito economico/finanziario del Mezzogiorno, del Mediterraneo e Marittime.

Soci Fondatori e Ordinari

 **BANCO di NAPOLI**  **INTESA**  **Sanpaolo**  **IMI INVESTIMENTI**

 Compagnia
di San Paolo

 **BANCA**
CR FIRENZE

 **BANCO**
di NAPOLI

*Il progetto scientifico
dell'Osservatorio Maritime Economy
si avvale anche del sostegno e del contributo tecnico ed operativo
di player nazionali e internazionali
del comparto logistico-marittimo:*



confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica



**Unione Industriali
Napoli**



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ionio



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale
Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia

CS **contship**
italia group



GRIMALDI GROUP

Copertina: Acquarello bianco 300 gr.
Interni: Fedrigoni Arcoprint Milk100 gr.



Finito di stampare a Napoli
presso Officine Grafiche Giannini & Figli SpA
nel mese di maggio 2018

La quinta edizione del Rapporto Italian Maritime Economy, si fonda su quattro pilastri. Il primo intende fornire uno spaccato sui principali dati del settore da un punto di vista nazionale e internazionale, dalle analisi del traffico portuale a quelle dei passaggi dei grandi canali, dalla flotta ai trend fino alle previsioni inerenti l'economia marittima globale. Il secondo, prosegue la scia di un argomento che SRM segue con grande attenzione, rappresentato dagli investimenti portuali e logistici della Cina nel Mediterraneo, nel Medio Oriente e nel Nord Europa. Fenomeno complesso e dai mille risvolti che verosimilmente proseguirà ancora per lungo tempo, visto l'ingente piano di investimenti infrastrutturali che il Dragone ha posto in essere per raggiungere gli obiettivi della Belt & Road Initiative. Il terzo pilastro riguarda i corridoi energetici, uno dei nuovi argomenti che viene proposto quest'anno. I porti del nostro Paese rappresentano una vera e propria piattaforma energetica al servizio del continente e dell'intero Mediterraneo; il traffico delle rinfuse liquide degli scali italiani, sfiora le 200 milioni di tonnellate e i porti meridionali rappresentano il 47,4% del Paese per questo tipo di traffico. A corredo di questa osservazione va segnalato il nuovo, prepotente, avvento dei nuovi combustibili per le navi come ad esempio il GNL. Il quarto pilastro è rappresentato dalle esperienze sul territorio che i ricercatori di SRM continuamente trasferiscono nel Rapporto. Già dalla fine del 2017 i team di ricerca hanno svolto missioni scientifiche in Paesi che si distinguono per innovativi modelli portuali e importanti investimenti nel settore marittimo, per avere una percezione più dettagliata delle operazioni che avranno risvolti sull'economia globale. Come sta cambiando dunque il Mediterraneo in termini marittimi e logistici? È questa la domanda a cui il Rapporto tenta di dare risposta con analisi originali e supporto di geomappe tematiche rivolte a individuare rotte e direttive strategiche delle navi.

SRM

Centro Studi con sede a Napoli, collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, nato come presidio intellettuale e scientifico, ha come obiettivo il miglioramento della conoscenza del territorio sotto il profilo infrastrutturale, produttivo e sociale in una visione europea e mediterranea. Specializzato nell'analisi delle dinamiche regionali, con particolare attenzione al Mezzogiorno, gestisce un Osservatorio di ricerca sui Trasporti Marittimi e la Logistica e uno sulle relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo.

www.sr-m.it

€ 30,00

ISBN 978-88-7431-929-9

